

Die neuen Kippwagen der S.B.B.

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 23

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83111>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

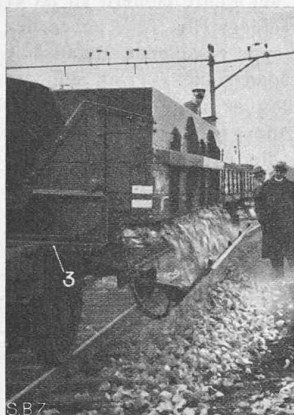


Abb. 3. Kippwagen in Tätigkeit.

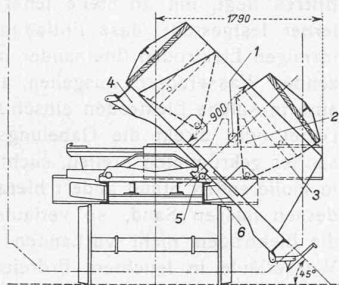
KIPPWAGEN DER SCHWEIZERISCHEN
BUNDESBAHNEN — SYSTEM OCHSNERGebaut von der
Schweiz. Industrie-Gesellschaft Neuhausen.

Abb. 2. Schema der Vorrichtung.

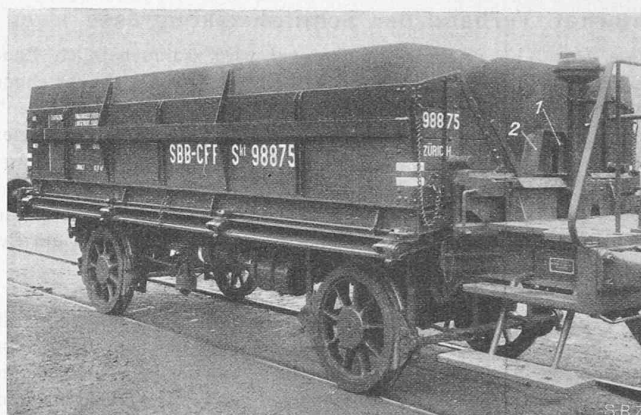


Abb. 1. Ansicht des neuen Kippwagens der S. B. B. (System Ochsner).

S.B.B. von einem Konsortium ausgeführt wurde, an dem die Eidgenossenschaft, die Kantone Wallis und Waadt, die Stadt Lausanne und die S.B.B. beteiligt waren, ist vollendet worden.

V. Rollmaterial.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen wurden im Laufe des Berichtjahres folgende Fahrzeuge neu in Dienst gestellt: 23 Einphasenwechselstrom-Lokomotiven der Serie Ae^{4/1}, eine solche der Serie Ae^{8/14}, 5 Rangierlokomotiven Ee^{3/3}, 9 Dampflokomotiven Eb^{3/6}, übernommen von der Bodensee-Toggenburg-Bahn und fünf Traktoren der Serie Tm mit Verbrennungsmotoren. Damit standen auf Ende des Berichtjahres an elektrischen Triebfahrzeugen zur Verfügung: 427 Streckenlokomotiven, 43 Rangierlokomotiven, 46 Motorwagen, 16 Akkumulatorenfahrzeuge und 12 Traktoren, insgesamt 544 elektrische Triebfahrzeuge.

Mit der Sicherheitseinrichtung für *einmännige Bedienung* sind weitere elektrische Lokomotiven ausgerüstet worden. Seit dem 15. Mai stehen auf dem S.B.B.-Netz 315 und auf Ende des Jahres 343 mit dieser Sicherheitseinrichtung ausgerüstete Lokomotiven im Dienste. Einschliesslich der einmännig bedienten elektrischen Rangierlokomotiven standen auf Ende des Jahres etwa 540 Lokomotivführer oder 33 % im Einmännendienst. Auf Ende des Jahres wurden rund 45 % der kilometrischen Leistungen der elektrischen Lokomotiven einmännig gefahren.

An Wagen wurden bei den S.B.B. 57 neue vierachsige Personenwagen, 15 gedeckte und 172 offene Güterwagen, ein Tiefladewagen für 60 t und 30 Dienstwagen, 15 Schotterkipperwagen und 47 Schotterwagen, die beiden letzten Wagengattungen umgebaut aus alten Wagen. Ferner nahm die schmalspurige Brünigbahn fünf vierachsige Personenwagen in Dienst.

Es wurden 115 Personenwagen mit der elektrischen Heizung, zwei Personenwagen mit der elektrischen Luftheizung und 68 Güterwagen mit der elektrischen Heizleitung ausgerüstet.

Der Einbau der durchgehenden Güterzugbremse, System Drolshammer, in die Güterwagen wurde fortgesetzt. Auf Ende des Jahres waren 6118 Wagen mit dieser Bremse und 3174 mit der Bremsleitung versehen; davon erhalten etwa 520 nach Eintreffen der noch ausstehenden Steuerventile ebenfalls die volle Bremsausrüstung. Von der Gesamtzahl der auf Ende des Jahres vorhandenen eigenen normalspurigen Wagen der S.B.B. sind 36,9 % mit der Drolshammer-Bremse und 19,1 % mit der Bremsleitung versehen.

Bei andern Bahnen sind keine wesentlichen Neuerungen im Rollmaterialbestand eingetreten, die nicht schon hier beschrieben worden wären (Emmental- und Solothurn-Münster-Bahn in Bd. 100, S. 299; Montreux-Oberlandbahn in Bd. 101, S. 65*).

VI. Bahnbetrieb.

Im Jahre 1932 sind auf den Linien der S.B.B. und der wichtigeren Privatbahnen 70153 oder 7,3 % Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung weniger gefahren worden als 1931. Die Anzahl der auf einer gesamten Betriebslänge von 4222 km geführten regelmässigen Personenzüge belief sich auf 856 239 gegenüber 927 735 im Vorjahr.

Bei den S.B.B. (Betriebslänge 2935 km) betrugen die *Fahrleistungen in Lokomotivkilometern*:

Jahr	Dampf-Lokomotiven	Elektr. u. and Triebfahrzeuge	Total Lok.-km
1924	29 576 683	9 692 887	39 269 741
1926	24 370 629	17 993 779	42 364 408
1928	17 103 419	29 290 502	46 393 921
1930	16 209 631	34 380 121	50 589 752
1932	13 747 108	35 013 080	48 760 188

An *Unfällen* im Eisenbahnbetrieb auf dem gesamten schweizerischen Netz wurden im Berichtjahr gemeldet: 37 (Vorjahr 66) Entgleisungen in Stationen, 38 (49) auf offener Bahn, 30 (37) Zusammenstösse in Stationen, 5 (11) auf offener Bahn, und 634 (647) andere Unfälle. Nach den Ursachen reihen sich die 75 (115) Entgleisungen wie folgt ein: Schäden an der Bahnanlage 12 (10), Hindernisse auf der Bahn 7 (15), Befahren unrichtig bedienter Weichen 9 (19), Mängel an Fahrzeugen 21 (14), andere und unermittelte Ursachen 26 (57). Von den 35 (48) Zusammenstössen ereigneten sich 17 (24) bei fahrenden Zügen, 10 (14) im Verschiebedienst und 8 (10) bei Strassenbahnen. Zusammen hatten die Unfälle die Tötung von 68 (79) Personen zur Folge, davon 13 (10) Reisende, 17 (23) Bahnbedienstete und 38 (46) Drittpersonen.

Die neuen Kippwagen der S. B. B.

Die von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen gebauten Kippwagen der Lieferung 1932 (Abb. 1 und 2) unterscheiden sich in ihrem allgemeinen Aufbau nicht von den früheren. Der Kasten ruht auf einer Anzahl längs der beiden Langträger des Fahrgestells angebrachten Rollen und ist an Stirn- und Rückseite durch je einen Kopfbandzapfen 1 und Führung 2 mit den beiden Ausschubrahmen 3 verbunden, die, als Zahnstangen ausgebildet (Abb. 3), durch das Getriebe quer zur Längsrichtung verschoben werden können, wobei der Kasten mitgenommen wird und sich zugleich dank den über die Rollen weggleitenden Führungsschienen 4 um 20° neigt. Bei einer seitlichen Verschiebung von rund 50 cm stossen die Kastenfortsätze 5 an die starr mit dem Fahrgestell verbundenen Zapfen 6, um die sich der Kasten nun bei weiterer Verschiebung der Ausschubrahmen dreht, bis die maximale Schräge von rund 45° erreicht ist. Zugleich wird die Seitenwand, wie aus Abb. 2 ersichtlich, aufgeklappt, sodass das Material seitlich entweichen kann (Abb. 2). Neu sind erstens die Bodenschieber, zweitens die an zwei Wagen probeweise angebrachten Leitbleche. Die Bodenschieber ermöglichen es, bei den periodischen Neubeschotterungen der Geleise den Schotter direkt zwischen die Schienen zu verteilen. Ihrer vier sind am Kastenboden etwas neben der Längsaxe angeordnet. Jeder Schieber besteht aus einer unter einer Bodenöffnung von rd. 30 × 73 cm² angebrachten Stahlgussplatte in einer Bronze-Führung. Zur Betätigung der Schieber wird der Kasten bei festgehaltenen Platten seitlich verschoben, sodass der Schotter durch die freigelegten Öffnungen auf die Geleisemitte herabfallen kann. Es wird also vorderhand von einem besonderen Schieberantrieb abgesehen. Die an den Kastenlängsträgern aufklappbar angeordneten Leitbleche (Abb. 1 und 3) sollen den Schotter bei der seitlichen Entleerung je nach Stellung entweder an die Schwellenköpfe seines eigenen (Abb. 3), oder an jene des Nebengeleises lenken.